50 gr

Nr. 2

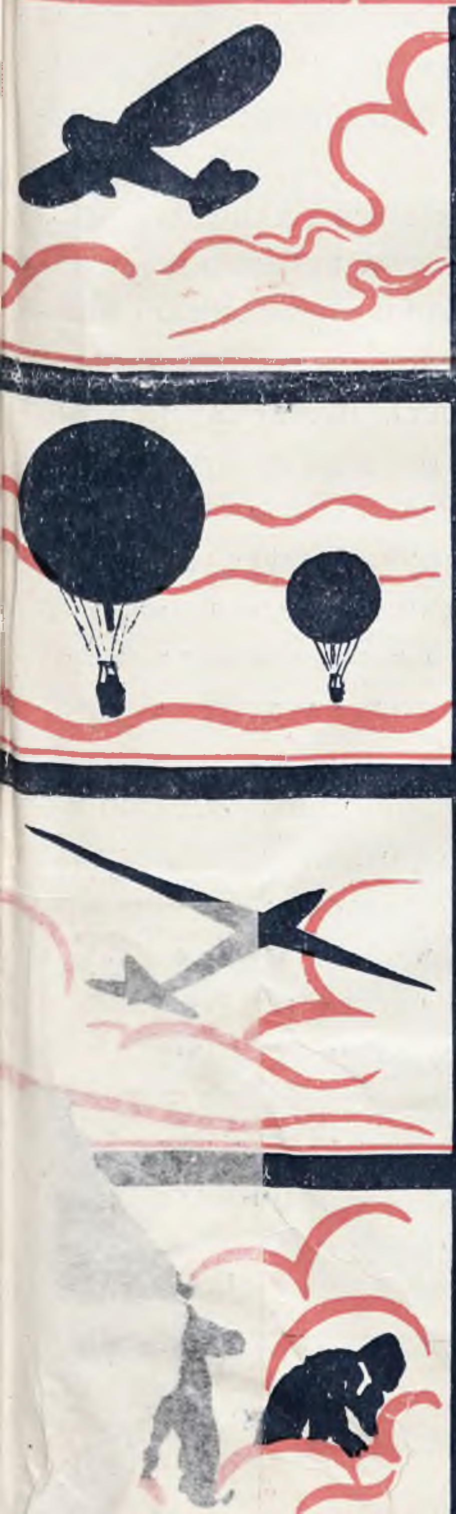
LOT POLSKI

OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

DWUTYGODNIK

31 stycznia 1935 r.

ROK WYD. XIII.





„MISS LINDY"
(lotnik ze świata)

W DNIU IMIENIN ...



1-II-1935

1 LUTEGO, W DNIU IMIENIN PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, PROFESORA, DR. IGNACEGO MOŚCICKIEGO, WYSOKIEGO PROTEKTORA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ — DOROCZNYM ZWYCZAJEM — POSPIESZĄ NA ZAMEK KRÓLEWSKI W WARSZAWIE LICZNI PRZEDSTAWICIELE DYPLOMACJI, RZĄDU, WOJSKA, NAUKI, INSTYTUCYJ SPOŁECZNYCH I INNYCH, ABY ZŁOŻYĆ PIERWSZEMU OBYWATELOWI I WŁODARZOWI NAJJAŚNIEJSZEJ RZECZYPOSPOLITEJ, Z GŁĘBI SERCA PŁYNĄCE, ŻYCZENIA POMYŚLNOŚCI.

OPRÓCZ ŻYCZEŃ OSOBISTYCH, SKŁADANYCH PRZEZ LUDZI DO TEGO POWOŁANYCH I DELEGOWANYCH, W BLASKU MAJESTATU NALEŻNEGO PREZYDENTOWI MOCARSTWOWEJ POLSKI, KU ZAMKOWI SKIERUJĄ SIĘ SERCA WIELOMILJONOWEJ RZESZY OBYWATELI, ABY W TEN SPOSÓB ODDAĆ NALEŻNY HOŁD I DAĆ WYRAZ UCZUĆ DOSTOJNEMU SOLENIZANTOWI.

DŁUGI OKRES,—A DAJ BOŻE, NAJDŁUŻSZY—PRACY DLA POLSKI, PREZYDENTA IGNACEGO MOŚCICKIEGO, ZAPISZE SIĘ W HISTORJI NIEPODLEGŁEJ OJCZYZNY ZŁOTEMI I TRWAŁEMI ZGŁOSKAMI.

W GRONIE INSTYTUCYJ, KTÓRE ZAWDZIĘCZAJĄ SWÓJ ROZWÓJ I, KTÓRE MOGĄ SIĘ POCHWALIĆ REALNYM DOROBKIEM PRACY PAŃSTWOWO-TWÓRCZEJ, DZIĘKI POMOCY UDZIELONEJ IM PRZEZ PREZYDENTA R. P. IGNACEGO MOŚCICKIEGO, ZNAJDUJE SIĘ LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ, KTÓRĄ PAN PREZYDENT ZASZCZYCIŁ SWYM WYSOKIM PROTEKTORATEM.

DLA TEGO DZIŚ, W DNIU IMIENIN NASZEGO WYSOKIEGO PROTEKTORA I OPIEKUNA, LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ, ŁĄCZĄCA W SWEJ ORGANIZACJI PONAD MILJON DWIEŚCIE TYSIĘCY CZŁONKÓW, OWIANYCH DUCHEM MIŁOŚCI OJCZYZNY I PRACY DLA PAŃSTWA, SKŁADA CI, PANIE PREZYDENCIE, RAZEM Z CAŁĄ POLSKĄ, WYRAZY GŁĘBOKI[illegible] CZCI I WDZIĘCZNOŚCI, ŻYCZĄC JEDNOCZEŚNIE [illegible]GICH LAT ZDROWIA I POWODZENIA DLA DOBRA [illegible]STWĄ I SZCZĘŚCIA OSOBISTEGO.

L. O[illegible]

„WALC Z BALONIKAMI L. O. P. P."

Modna impreza „Walc z balonikami L. O. P. P.", powinna być hasłem obecnego karnawału.

Miła rozrywka została tu połączona z poważną propagandą Zawodów o Puhar Gordon-Bennetta.

Zawody o puhar Gordon-Bennetta odbędą się we wrześniu b. r.

Zawody te przyniosły dwukrotne zwycięstwo Polsce, jeżeli chcemy zdobyć Puhar Gordon-Bennetta, to musimy zwyciężyć i po raz trzeci.

A więc bawiąc się i nucąc refren piosenki:

„Baloniki kolorowe...
Zna je każdy z nas, z dawnych lat...
Jak motyle mkną tęczowe,
Jak marzenia hen, lecą w świat...

Lecz już dosyć nam tej zabawy,
Poważniejsza tkwi w tem myśl;
Kto chce L. O. P. P. u szczęścia sławy,
To balonik ten kupi dziś.

Pamiętajmy o tegorocznych zawodach. Niech wszystkie Komitety Balowe pamiętają o balonikowo-karnecikowej imprezie.

Sądzić należy, że organizatorzy wszystkich balów i dancingów zechcą porozumieć się z Kołem Instruktorek L. O. P. P. (Warszawa, Aleje Jerozolimskie Nr. 6, tel. 670-17), aby konkurs balonikowo-karneciwowy wypadł jaknajlepiej.
kowy wypadł jaknajlepiej.

NOWE SAMOLOTY W POLSKIEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ.

P. L. L. „Lot", doskonaląc swoją organizację, zakupiły w Stanach Zjednoczonych A. P. dwa samoloty komunikacyjne typu Douglas D. C. 2, stanowiące ostatni wyraz światowej techniki lotniczej.

Wprowadzenie na polskie linje lotnicze tych nowych samolotów (co nastąpi zapewne nie wcześniej, jak w końcu letniego sezonu) poza oczywistemi korzyściami dla podróżnych, ma niezmiernie poważne znaczenie dla naszego przemysłu lotniczego. Podobny system zakupywania wyjątkowo wartościowych fabrykatów zagranicznych w celu doskonalenia odnośnej gałęzi własnego przemysłu, jest stosowany przez wszystkie kraje i np. samoloty i silniki lotnicze zagranicą zakupują zarówno Wielka Brytanja, jak Francja, Italja, Niemcy i t. p., pomimo bardzo silnie rozwiniętego rodzimego przemysłu lotniczego, a licencję na budowę samolotów Douglas nabyła na Europę znana u nas fabryka holenderska Fokkera.

Nowe samoloty typu Douglas, nabyte przez Polskę, będą wyposażone każdy w dwa silniki typu Pegasus III, po ca 750 K.M., rozwijające szybkość przelotową około 300 km. na godzinę; dzięki temu, skróci się naturalnie bardzo znacznie dzisiejszy czas podróży powietrznych na tych linjach, które będą obsługiwane przez nowe samoloty (np. przestrzeń, dzieląca Warszawę od Krakowa, Douglasy będą mogły przelatywać w ciągu ca godziny).

Samoloty typu Douglas wykonane są z Duraluminjum i są jednopłatowcami (dolnopłatowcami). Posiadają one kajutę pasażerską, urządzoną z najwyższym komfortem (długość 8,03 m. szerokość 1,68 m. wysokość 1,91 m.) i mieszczą 14-cie wygodnych foteli. Za kajutą znajduje się bufet, umywalnia oraz przedziały na bagaż i towary. Nowe te samoloty posiadają naturalnie radio, centralne ogrzewanie i ponadto specjalną wentylację, dzięki której kajuta ma zawsze idealnie czyste powietrze. Na podkreślenie zasługuje wreszcie i ta okoliczność, że dzięki specjalnej izolacji i umieszczeniu slników na skrzydłach tylko po obu stronach kajuty warkot ich jedynie w nieznacznym stopniu dochodzi do kajuty, skutkiem czego zbyteczne staje się chronienie uszu watą i można zupełnie swobodnie rozmawiać normalnym głosem.

PODRÓŻ SAMOLOTEM W ZIMIE.

Lecieć w zimie? Kiedy tak zimno na ziemi! Co dopiero musi być w powietrzu... brrr!

Rzeczywiście, pozornie takby się mogło wydawać. Jakże jest jednak w istocie?

Przychodzimy do biura miejskiego linij lotniczych, jedziemy wygodnym autobusem na lotnisko, wsiadamy do ogrzanego samolotu, „pożeramy" kilkaset kilometrową przestrzeń w ciągu 2 godzin i jesteśmy u celu podróży wypoczęci i zadowoleni.

Ale jak jest z tem zimnem?

W zimie kursują wyłącznie samoloty, posiadające centralne ogrzewanie, w których temperaturę można dowolnie regulować. Dlatego też pasażerowie samolotowi nie potrzebują ubierać się specjalnie ciepło, a to tembardziej, że za drobną opłatą można w biurach P. L. L. „Lot" na lotniskach wynajmować pledy. Wzięcie z sobą ciepłego okrycia naturalnie nie zaszkodzi, gdyż przyda się ono przed podróżą i po wyjściu z samolotu oraz podczas przejazdu autobusem.

Lot w zimie jest tak samo przyjemny jak i w lecie. Gdy zaś śnieg pada, jest nawet spokojniejszy, bo płatki śniegu łagodzą siłę wiatru.

A teraz dodatnie strony komunikacji lotniczej specjalnie w zimie:

Odbycie podróży jak najprędzej.

Uniknięcie podróży w zimnym, lub nadmiernie ogrzanym wagonie, kiedy każde uchylenie okna lub drzwi na licznych przystankach grozi conajmniej katarem.

Zamiast w ścisku i w dusznym wagonie, podróżujemy w towarzystwie tylko kilku osób, nie obawiając się braku miejsc, bo mamy napewno do swej dyspozycji zarezerwowany wygodny fotel i przez cały czas oddychamy czystem i zdrowem powietrzem.

Niewątpliwie zatem, kto chce w zimie odbyć podróż najwygodniej, powinien stanowczo wybrać samolot, a to tembardziej, że podróż nim nie kosztuje bynajmniej drożej, niż koleją, drugą klasą pociągu pośpiesznego, a w wielu wypadkach jest nawet znacznie tańsza; samoloty zaś nasze kursują codziennie, nie wyłączając niedziel.

FILMY LOTNICZE.

29.I. w Warszawie, w sali Stow. Techników, wygłosił delegat niemieckiej Lufthanzy, p. Ludwig, dla zaproszonych gości odczyt o lotniczej komunikacji transatlantyckiej.

Odczytowi towarzyszył pokaz dwóch filmów dźwiękowych. Jeden ilustrował pracę oceanicznych linij lotniczych, pokazał międzylądowania na statku-lotnisku, katapulty i t. p., na drugim widzieliśmy Zeppelin, jego loty, luksusowe urządzenie kabin, piękne egzotyczne widoki.

STAŚ — LOTNIKIEM.

Kto, będąc w stolicy, zapomni zaprowadzić synka na Karową, do teatru młodocianego widza, uczyni źle. Jeśli się nie ma syna, należy wziąć ze sobą córeczkę. Jeżeli ktoś nie ma pod ręką, albo na głowie własnych dzieci, polecamy zaprosić cudze. Wszyscy i wszystkie zabawią się doskonale, gdy obejrzą sobie świetnie napisaną przez p. Remusa czteroaktówkę „Staś lotnikiem". Grają ją w soboty i niedziele. Początek o 4-tej po południu, a ceny przystępne. (Patrz fotografje u dołu).







Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

NOWA EMISJA MARECZEK L. O. P. P.

Zarząd Główny L. O. P. P. unieważnił z dniem 31 marca 1935 r. wszelkie mareczki LOPP., które dotychczas są w użyciu i w obiegu.

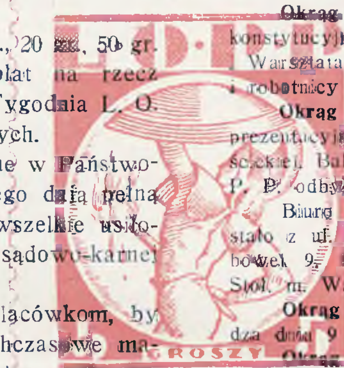
W ich miejsce wydał Zarząd Główny L. O. P. P. nową emisję mareczek:

a) członkowskich po 10 gr. i 50 gr. stwierdzających zapłatę składek członkowskich i

b) dobrowolnego opodatkowania po 5 gr., 10 gr., 20 gr., 50 gr. i 1 zł., stwierdzających złożenie dobrowolnych wpłat na rzecz L. O. P. P. Te same mają zastosowanie w czasie Tygodnia L. O. P. P. z wyjątkiem bezpłatnych mareczek reklamowych.

Mareczki powyższe zostały celowo wydrukowane w Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych, wobec czego dają pełną gwarancję wykonania i niemożności podrobienia, a wszelkie usiłowania w tym kierunku traktowane będą na drodze sądowo-karnej na równi z państwowemi papierami wartościowemi.

Zarząd Główny L. O. P. P. polecił swoim placówkom, by w międzyczasie wycofały z obiegu wszelkie dotychczasowe mareczki, by już z dniem **1 kwietnia 1935 r.** były w obiegu tylko nowe mareczki i równocześnie zwrócił uwagę, że w przyszłości drukowania mareczek L. O. P. P. może dokonywać jedynie i wyłącznie Zarząd Główny.



4 STRONICA - № 10 NOWY ŚWIAT PIĄTEK, 11 STY.

Nowy Świat

THE POLISH MORNING WORLD

Published Daily and Sunday by the Nowy Swiat Publishing Co. Inc.

... Publisher and President

... Editor P. YOLLES, Managing Editor

Dziennik wydawany przez Spółkę Wydawniczą „Nowy Świat", Inc.

Entered as Second Class Matter Post Office, New York, N. Y.

NEW YORK OFFICE

... STREET, NEW YORK, N. Y.

Telephone: ALgonquin 4-...

FOREIGN OFFICE

... WARSAW, POLAND.

CO MOŻEMY ZROBIĆ DLA POLSKIEGO MORZA I DLA POLSKIEGO LOTNICTWA

Przed kilku dniami w artykule „Morze i Lotnictwo" zaznaczyliśmy, że wychodźtwo nasze powinno szczerzej i serdeczniej zainteresować się sprawami rozwoju żeglugi polskiej na wodach międzynarodowych i sprawami polskiego lotnictwa. Wskazaliśmy na dwie te rzeczy jako bezwzględnie pierwszorzędnej wagi dla rozwoju Rzeczypospolitej Polskiej, a pośrednio i dla nas zagranicą, któ rzy odczuwamy skutki wzrostu potęgi naszej Macierzy.

Ze wszystkich stron sypnęły się do nas pytania w jaki sposób mogłoby akcją na rzecz Morza i Lotnictwa w Polsce zająć się wychodźtwo? Nie bawiąc się przeto w zbyt długie wywody, postaramy się nasze zapatrywania jak najkrócej i jak najwyraźniej wyłożyć.

Nie jesteśmy za tworzeniem nowych organizacyj. Sądzimy, że ich jest dość, albo i zawiele na wychodźtwie. Ale sądzimy, że byłoby wskazane utworzenie przy każdej organizacji i przy każdem wogóle towarzystwie lub zrzeszeniu polskiem, specjalnych wydziałów do popierania Ligi Morskiej i Kolonjalnej i do popierania Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Polski.

Udział nasz w rozwoju naszej Macierzy na morzach zaznaczyćby się musiał głównie pro pagandą. Tak wśród swoich, jak i obcych

Za rok, a zapewne wcześniej, pomiędzy Gdynią i New Yorkiem zaczną kursować nowe parowce pasażerskie pod banderą polską: „Pułaski" i „Batory." Wielkie te okręty mu szą mieć pasażerów nietylko polskich, ale sta rać się i o obcych.

Możnaby tutaj powiedzieć, że Polonja nasza, która dotąd tak dzielnie popierała linję Gdynia - Ameryka, będzie i nadal to czyniła. Możnaby również dodać, że sprężystość samej linji i wartość okrętów całkowicie wystar czą.

Według naszego jednak mniemania, akcja wychodźtwa, akcja bardziej skoncentrowana jest bezwzględnie potrzebna.

Towarzystwo Żeglugi Polskiej nie sprzedaje udziałów i przeto nie o pomoc finansową tutaj chodzi. Ale wychodźtwo nasze mogłoby swoim kosztem udekorować rzeźbą czy obrazem nowe okręty polskie. Mogłoby do wielu rzeczy w związku ze sprawą morską się przyczynić.

Druga sprawa — Lotnictwo, — mniej bezpośrednio z naszem życiem się łączy niż sprawa Morza. Ale kilkakrotne składki wśród nas na loty i przeloty transatlantyckie dowiodły, że i Lotnictwo polskie nas bardzo interesuje i że cieszymy się ogromnie z sukcesów, jakie aeroplan i lotnik polski odnoszą na polu międzynarodowem.

Te dorywcze jednak składki należałoby skierować na jedną drogę i na cele bardziej praktyczne.

W roku 1936 w Polsce znowu odbędzie się „Challenge," czyli międzynarodowy turniej lotniczy.

Czy nie byłoby pięknie, gdybyśmy zdobyli się na jeden bodaj aeroplan, który stanąłby do zawodów pod znakiem Polonji amerykańskiej?

I na to nie trzeba urządzać wielkich połowów, zbiórek i t.p. Każde towarzystwo zosobna, albo też organizacje wyznaczyłyby podatek od jednego do pięciu centów miesięcznie od każdego członka. Pieniądze byłyby składane do jednego komitetu wspólnego i dzielone równo na sprawy morskie i na sprawy lotnicze.

Oto cały nasz projekt. Ma on tę złą stronę, — co napewno powiedzą pesymiści, — że trudno, a nawet niemożliwem jest zaprzągnięcie do akcji wspólnej naszego wychodźtwa.

Ale jeśli nie dałoby się pogodzić ambitnych naszych przywódców, to i tak wierzymy, że wychodźtwo da mu swe poparcie. Da z tej prostej przyczyny, że nie wymaga on żadnych nadzwyczajnych wysiłków, a nas wszystkich głębiej zainteresuje sprawami ważnemi dla Polski, wobec których nie możemy być obojętni. W. B.

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

Okrąg Tarnopolski. Biuro Zarządu Tarnopolskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP. przeniesione zostało do nowego lokalu przy ul. Mickiewicza 39. Tel. Nr. 233.

Okrąg Kielecki. W obwodzie Miejskim LOPP. w Sosnowcu objął z dniem 15 stycznia b. r. inż. Franciszek Gawęda obowiązki instruktora O. P. L. G.

Okrąg M. St. Warszawy. Celem ułatwienia ludności cywilnej w Warszawie zaopatrzenie się w sprzęt przeciwgazowy, Zarząd Okręgu LOPP. Stoł. M. Warszawy zorganizował sprzedaż ratalną tego sprzętu za pośrednictwem swego Ośrodka propagandowego przy ul. Św. Krzyskiej 12.

Okrąg Śląski. Dnia 11 stycznia b.r. odbyło się w Chorzowie zebranie konstytucyjne nowego Koła Miejscowego LOPP. przy Hucie Królewskiej i Warsztatach. Do tego nowego Koła przystąpili prawie wszyscy urzędnicy i robotnicy w liczbie około 4.000 osób. Witamy!

Okrąg Stołeczny m. Warszawy. Dnia 19 stycznia b. r. odbył się reprezentacyjny bal L. O. P. P. pod protektoratem Pani Prezydentowej Mościckiej. Bal ten urządzony staraniem Warszawskiego Koła Kobiecego L. O. P. P. odbył sie w Salonach Hotelu Europejskiego.

Biuro Komitetu Ścisłego Kół Kobiecych L. O. P. P. przeniesione zostało z ul. Mokotowskiej 14 do lokalu Zarządu Głównego przy ul. Wierzbowej 9. Pozatem biuro Warszawskiego Koła Kobiecego L. O. P. P. Stoł. m. Warszawy, Al. Jerozolimskie 6.

Okrąg Lwowski. Obwód Powiatowy L. O. P. P. w Przemyślu urządza dnia 9 lutego b. r. „bal reprezentacyjny".

Okrąg Łódzki. Z dniem 15 stycznia b. r. instruktorem obwodowym O. P. L. G. na Obwód Powiatowy LOPP. w Radomsku został wyznaczony p. Grzegorz Osiński. Dotychczasowy instruktor p. Niedźwiedzki, który pełnił służbę w Obwodzie Piotrkowskim i Radomszczańskim — pozostał na stanowisku instruktora wyłącznie Obwodu Pow. LOPP. w Piotrkowie.

Okrąg Radomski Kolejowy. Dnia 3 stycznia b. r. odbyło się pierwsze Walne Zgromadzenie delegatów z 8 Obwodów Kolejowych LOPP., należących do nowopowstałego w zeszłym roku Radomskiego Okręgu Kolejowego LOPP. Na zgromadzeniu tem wybrano Zarząd Okręgu z prezesem p. inż. Władysławem Rogińskim, Dyrektorem O. K. P. na czele:

Okrąg Lwowski. Lwowski Okrąg Wojewódzki LOPP. organizuje — jak co roku — kurs prelegentów, którzy przeszedłszy odpowiednie przeeszkolenie, będą mieli za zadanie pomagać w propagandzie LOPP. we Lwowie i na prowincji.

Okrąg Tarnopolski. Na specjalnym zebraniu przedstawicieli wszystkich organizacyj żydowskich w Tarnopolu założono sekcję żydowską przy Obwodzie Powiatowym LOPP. w Tarnopolu.

Okrąg Kielecki. Zarząd Koła Miejscowego LOPP. w blokach na Pogoni w Sosnowcu urządził wspólny „opłatek" dla członków Koła i zaproszonych gości.

Okrąg Warszawski. Schron, który ma służyć jako środek wyszkolenia LOPP w połączeniu z komorą gazową i składnicą materjałów w Płocku przy ul. Kościuszki, jest już prawie skończony i w maju b. r. zostanie oddany do użytku.

Życzenia Noworoczne dla L. O. P. P. z Australji.

KOLONJA POLSKA w Brisbane

z Okazji BOŻEGO NARODZENIA i NOWEGO 1935 ROKU

Ma zaszczyt przesłać tradycyjnym zwyczajem

SERDECZNE ŻYCZENIA

„WESOŁYCH ŚWIAT"

I „DOSIEGO ROKU"

Z. W. Romaszkiewicz, Prezes i Członek Korespondent Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy, czyli ŚWIATOWEGO ZWIĄZKU POLAKÓW

Polonja amerykańska coraz więcej poświęca uwagi sprawom Polski.

Obok podajemy fotografię artykułu zamieszczonego w polskim dzienniku „Nowy Świat" w New-Yorku, gdzie na liczne zapytania czytelników Redakcja pisma daje obszerną odpowiedź w jaki sposób polak amerykański może przyczynić się do rozbudowy naszego lotnictwa.

UDZIAŁ KOBIET W PRACY L. O. P. P.

Zupełnie się nie spodziewała równouprawniona kobieta, że razem z „prawami" spadnie jej na głowę tak dużo różnych „odpowiedzialności". Jedną z tych odpowiedzialności, zupełnie nieuchronnie spoczywającą na barkach kobiety współczesnej, jest konieczność jej czynnego udziału w oplg.

W stosunku do innych organizacji społecznych kobieta może zachować mniej lub więcej bierną postawę. Może płacić składki, urządzać imprezy dochodowe, może propagować ideę na różne sposoby, ale nie musi koniecznie być lekarzem chorób płucnych, gdy płaci składki na Ligę Przeciwgruźliczą, ani strażakiem, popierającym Straże Pożarne. Inaczej się ma rzecz, gdy chodzi o LOPP. Czy kobieta jest członkiem LOPP, czy nie, ideałem zamierzeń Ligi jest, aby była, wraz ze wszystkiemi bez wyjątku kobietami w kraju, uświadomiona, przeszkolona i przygotowana do oplg. Stało się to koniecznością, koniecznością wobec oblicza dzisiejszego ustroju społecznego, wobec choćby najdalszych i najbardziej odsuwanych widoków przyszłej wojny.

Gdy grozi walka powietrzna ponad całym terenem kraju — na całym terenie kraju musi być rozsnuta zwarta i świadoma organizacja obrony.

Gdy atak z frontu przenosi się na wnętrze kraju — nie tylko żołnierz musi być mężny i wyćwiczony, ale cała jego rodzina, która jest, wobec tych nowych metod walki, narówni z żołnierzem narażona.

Na pozostałą w domu kobietę spada odpowiedzialność za całość tego domu i bezpieczeństwo rodziny. A w dalszym ciągu w dużej mierze i za ład i porządek na terenie wnętrza kraju.

Okrucieństwo tego faktu, że wszyscy są narażeni — i słaby i mocny i winny i niewinny, musi być złagodzone przez wspólny wysiłek społeczeństwa w utworzeniu zorganizowanej oplg, sięgającej wgłąb każdego prywatnego domu i nie omijającej żadnej jednostki.

LOPP ma możność wstrząśnięcia wszystkich obojętnych. LOPP siecią swej organizacji na terenie całego kraju sączy ideę konieczności zorganizowania każdego ośrodka życia i pracy w oplg. W tym celu LOPP obejmuje i kobiety. Z jednostek uświadomionych Liga utworzyła Koła Kobiece LOPP, które mają za zadanie docierania do wszystkich kobiet, a szczególnie do niezorganizowanych i nakłaniania ich do szkolenia się w oplg.

Ta praca jest dopiero podkładem pod właściwą pracę organizacyjną. Przeszkolone, uświadomione i przekonane o potrzebie karności kobiety muszą przygotować swe domy na wypadek napadów lotniczych, muszą się zorganizować i muszą być objęte ogólną siecią organizacyjną oplg, obowiązującą cały kraj.

Kobieta, która się uchyla od obywatelskiego obowiązku przeszkolenia się w oplg., nie tylko narazi siebie i rodzinę na skutki ataku gazowego w razie przyszłej wojny, ale stanie się przyczyną złego funkcjonowania całości obrony, luką w sieci ogarniającej cały kraj organizacji. Najwyższy czas, żeby kobiety zdały sobie sprawę, że konieczność oplg. jest tak samo dla kraju nieuchronna, jak konieczność posiadania sił zbrojnych. Uchylanie się kobiet od obowiązku przeszkolenia i zorganizowania jest zupełnie tem samem, czem jest uchylanie się od ćwiczeń i służby wojskowej mężczyzn — to znaczy zwyczajną dezercją.

Jeśli do tej pory ten przykry moment nie dotarł do świadomości większości kobiet, to stało się to niewątpliwie dlatego, że jeszcze żadna wojna nie wymagała od kobiet tak wielkiej odpowiedzialności, jaka spocznie na ich barkach w wojnie przyszłości.

Idąc dalej, dla wszystkich, którzy żywią zrozumiałą niechęć do potworności wojny, dodać trzeba koniecznie, że dla kraju dobrze zorganizowanego i przygotowanego, tak pod względem materjału ludzkiego, jak technicznego, automatycznie zmniejszają się szanse wrogich napadów lotniczo - gazowych. Bowiem koszt ich jest tak wielki, że opłacać się mogą tylko tam, gdzie natrafią na nieumiejące się bronić społeczeństwo i gdzie mogą wyrządzić wielkie szkody. Małe jest natomiast prawdopodobieństwo ataku na kraj, gdzie organizacja, albo do szkód nie dopuści, albo je w szybkiem tempie naprawi.

A zatem, od poczucia odpowiedzialności kobiety polskiej zależeć będzie w wielkiej mierze, jak szybko posuną się naprzód przygotowania do oplg poszczególnych rodzin i wogóle ludności cywilnej.

Anna Malatyńska.

Kalendarzyk historyczny

m-c Luty (red. D. G. W.)

1 lutego 1908 r. powstał w Niemczech „Aeroklub von Deutschland".

1 lutego 1917 r. powstały w Warszawie „Pierwsze Kursy Lotnicze Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej".

3 — 4 lutego 1935 r. Jedyne w Europie doroczne zawody zimowe pod nazwą „Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze", zostały w b. r. odwołane.

4 lutego 1935 r. Pierwsze posiedzenie w 1935 r. Zarządu „Federation Aerienne International" w Paryżu (na porządku dziennym sprawa ustalenia terminu zawodów balonów wolnych o puhar Gordon-Bennett'a).

5 lutego 1929 r. odbył się pierwszy lot samolotu (Junkers G 24), z silnikiem Diesel, przystosowanym do ropy naftowej.

6 lutego 1918 r. Otwarcie pierwszego Kursu Lotniczego dla Oddziałów Polskiego Korpusu Posiłkowego.

6 lutego 1934 r. Otwarcie pierwszego Kursu Instruktorów Wydziałów Lotniczych przy Okręgach Wojew. L. O. P. P.

7 lutego 1927 r. Zapoczątkowanie akcji L. O. P. P. na Polesiu — Zarząd Główny L O. P. P. ukonstytuował urząd Komisarza Wojewódzkiego L. O. P. P. w Brześciu nad Bugiem.

10 lutego 1928 r. połączenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej.

10 lutego 1934 r. Czechosłowacja urządza pierwszą publiczną Wystawę Obrony Przeciwlotniczo-Gazowej.

12 lutego 1784 r. Polak Okraszewski wypuścił w Warszawie pierwszy balon własnej konstrukcji.

13 lutego 1919 r. W Poznaniu powstaje 1-sza Wielkopolska Eskadra Lotnicza (obecnie 12-ta esk. linj.)

14 lutego 1916 r. Lotnicy austrjaccy bombardują Medjolan, czyniąc niepowetowane straty wśród zabytków historycznych.

14 lutego 1919 r. W Poznaniu powstaje 13-ta Eskadra Lotnicza.

16 lutego 1915 r. Użycie bojowe potężnego zespołu 48 samolotów przez Francuzów i Anglików przeciw Niemcom dla zbombardowania Ostendy i Zeebrugge.

19 lutego 1916 r. Rosyjskie samoloty bombardują zajęty przez wojska austrjackie Buczacz oraz st. kol. Monasterzyska (na st. Monasterzyska zrzucono 700 klg. bomb).

21 lutego 1784 r. Profesorowie Akademji Krakowskiej, Jan Śniadecki i Jan Jaśkiewicz puszczają doświadczalny balon własnej konstrukcji.

24 lutego 1924 r. Obecny Król Rumunji, Karol II-gi, podówczas Następca Tronu Królestwa Rumunji, uzyskuje tytuł obserwatora lotniczego.

25 lutego 1910 r. Na zawodach lotniczych w Wiedniu, Polak, inżynier Warchałowski, zdobywa nagrodę za 15-minutowy lot bez pasażera, oraz nagrodę za 5-minutowy lot z pasażerem na samolocie typu Farman.

26 lutego 1916 r. Francuski as myśliwski, Navarre, w walce powietrznej nad Verdun, zestrzelił dwa niemieckie samoloty.

27 lutego 1870 r. Gustaw Lambert ogłasza swój projekt dotarcia do bieguna północnego na sterowcu.

Zarys rozwoju szybownictwa w Zw. Strzeleckim.



Nagrody, zdobyte przez Strzelecki Klub Szybowcowy w Bydgoszczy na zawodach w r. 1934.

Do roku 1934, ruch w sporcie szybowcowym na terenie Związku Strzeleckiego przejawiał się tu i ówdzie i był uprawiany prawie że przez poszczególne tylko jednostki w egzystujących sekcjach aeroklubów lokalnych, czy kół szybowcowych L. O. P. P. Pod koniec roku 1933, a na początku roku 1934 zaczęła młodzież strzelecka interesować się szybownictwem i tworzyć tu i ówdzie sekcje szybowcowe, szkolące się samodzielnie, w miarę posiadanych środków.

W tym też czasie powstało kilka strzeleckich oddziałów lotniczych, jak w Bydgoszczy, we Lwowie i Lublinie, które poza swą nazwą i jednoczeniem u siebie adeptów latania i pers. rezerwy lotnictwa, niczem nie różniły się prawie od innych oddziałów terenowych Z. S. Jednakowoż pęd do latania stawał się coraz silniejszy tak dalece, że niektórzy członkowie po uzyskaniu pierwszych kategorji szybowcowych, konstruowali nawet swojego pomysłu typy szybowców i latali na nich.

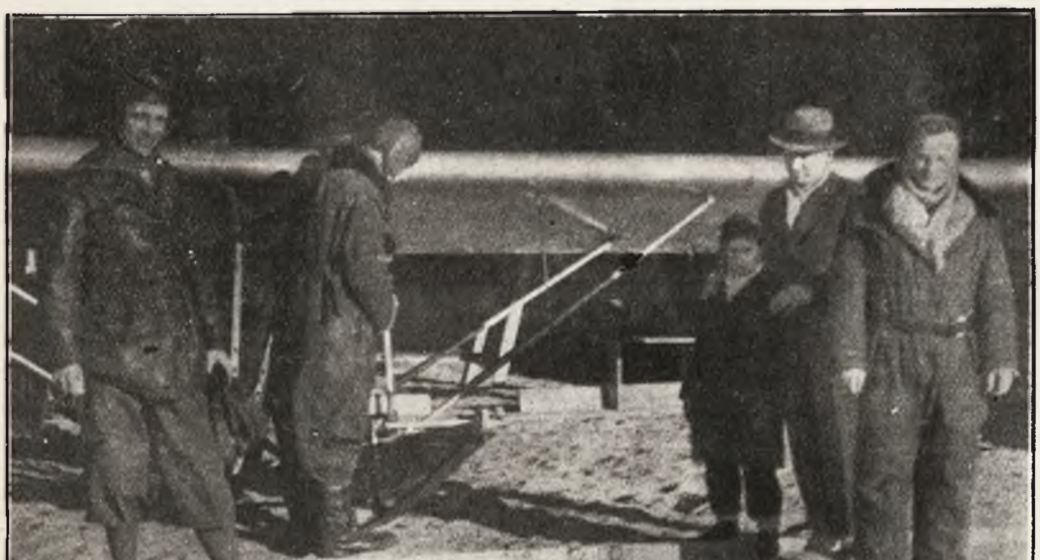
Toteż rok 1934 zastał już w Z. S. „narybek" (przeważnie jeszcze tylko teoretycznych sportowców szybowcowych), którym brak wytycznych i kierunku ich prac, własnych instruktorów, sprzętu, terenów i w wielu wypadkach odpowiednich kredytów uniemożliwiał realizację ich zamiarów. Różne efekty pracy poszczególnych jednostek i oddziałów wskazywały zwierzchnim czynnikom, na to, że należy ten mocno już kiełkujący ruch ująć w pewne ramy i poprowadzić w myśl zgóry obmyślanych i przygotowanych wytycznych, nie pozwalając mu na zmarnowanie się i zatracenie całej energji świeżego zapału, który zdawał się zapowiadać. Toteż z ramienia głównych władz strzeleckich przystąpiono do położenia podwalin pod silną przyszłą organizację.

Już z wiosną r. 1934 Władze Główne Z. S. rozpoczęły zasadnicze posunięcia, przygotowujące organizację tego ruchu w sporcie szybowcowym. Po dokładnem zbadaniu terenu okazało się, że znajduje się zarejestrowanych w oddziałach około 100 członków, zajmujących się tym sportem, w której to liczbie około 50 proc. posiadało już najniższe kategorje pilotów szybowcowych. Na pozostałe 50 proc. złożyli się adepci surowi, względnie tacy, którzy posiadali ukończone kursa teoretyczne, w czem było też wielu mechaników rezerwy wojsk lotniczych i pewne kwantum pilotów motorowych. Wśród wyżej wymienionych Związek posiadał dwu instruktorów z ukończoną kategorją pilota szybowcowego urzędowego, jednego do szkolenia terenowego, drugiego do szkolenia za samochodem. Posiadano więc, jak z tego widać, dość adeptów, którym wskazano centralnie możliwości ich dalszego szkolenia się, wydając terminarz kursów i praktyk szybowcowych w kraju na r. 1934. To umożliwiło komendantom Okręgów (podokręgów) kierowanie kandydatów do różnych szkół szybowcowych, szkolących przez cały okres wiosenno - letni. Dalej należało tworzyć odpowiednią kadrę instruktorską, któraby mogła ideowo prowadzić później fachowo całą pracę w poszczeg. Okręgach i podokr. Zw. Strz.

Szkolenie instruktorów postanowiono subwencjonować, wpłacając za kandydata opłatę wprost do odnośnego centrum czy to w Bezmiechowej, czy w Polichnie - Pińczowie. Jako materjał na instruktorów wybrano wypróbowanych strzelców o wysokiej wartości moralnej, a którzy już mieli do czynienia z lotnictwem, uwzględniając w pierwszym rzędzie pilotów motorowych.

Po pierwszych wytycznych, skierowanych w teren, ruch szybowcowy wzrósł do tego stopnia wśród członków Z. S., że nie mając jeszcze odpowiedniego regulaminu szybowcowego musiano unormować sprawy organizacji tymczasowemi przepisami, wydanemi przez Komendę Gł., zaś w kwestjach technicznych nakazano kierować się odnośnemi przepisami P. K. S., które wysłano w teren. Zdając sobie sprawę z tego, że po wyprodukowaniu pewnej ilości instruktorów, członkowie, nie posiadając sprzętu, nie będą mieli możności latania. Władze Główne Z. S. wskazały na sposoby nabycia szybowców bądź gotowych, bądź na możności ich wykonania drogą nabycia

Strzelcy przy szybowcu.



licencji i przystąpienia do produkcji tam, gdzie warunki dawały rękojmię niezmarnowania materjału i włożonego kapitału pracy i gdzie w przyszłości rozpoczęty ruch dawał gwarancję dalszej egzystencji. Katastrofalny wprost brak w terenie odpowiedniego materjału pomocy naukowych, których nabycie nie szło często w parze z kieszenią strzelecką, spowodowało Władze Główne do zajęcia się tą sprawą. Toteż niedługo elementarne przedmioty, uwzględnione w instrukcji szyb. P. K. S., a tyczące się zakresu wiadomości z niższego kursu pilotażu, zostały przy bezinteresownej współpracy kilku fachowców, członków Z. S. opracowane i rozesłane do dyspozycji strzelców w terenie. Pomoce te wydano w charakterze skryptów. Opracowano meteorologię, mechanikę latania, budowę szybowców, przyrządy pokładowe, loty żaglowe i inne. Pozatem wskazano w okólniku, skierowanym do zainteresowanych, na podręczniki przydatne w szybownictwie własne i z literatury obcej, osiągając drogą interwencji K-dy Gł. Z. S. zniżkowe ceny w odnośnych księgarniach. W ten sposób umożliwiono członkom pogłębianie ich wiedzy specjalnej. Pozatem nakazano nabywać odpowiednią literaturę bibljotekom strzeleckim, gdzie włączono podręczniki, omawiające lotnictwo, modelarstwo i oplgaz.

W tym też czasie poza dalszemi pracami w związku z ukończeniem regulaminu szybowcowego Z. S. celem najintensywniejszego wykorzystania posiadanych funduszy na szkolenie, uwzględniając niewspółmierność żądanych przez centra szybowcowe opłat, zwrócono się do Min. Komunikacji z prośbą o interwencję celem uzyskania zniżek za szkolenie, na ogólnych warunkach, przyznanych organizacjom lotniczym. Zniżki te osiągnięto po zgodzie zarządu Aeroklubu lwowskiego. Chcąc rozszerzyć i propagować sport szybowcowy wśród swych członków i umożliwić im uprawianie go, polecono nawiązywać z pokrewnemi organizacjami t. zw. porozumienia szybowcowe, które jak w K. P. W. w Poznaniu przyniosły pomyślne rezultaty, dając tam efektywnie wyszkolonych 17 strzelców do kat. A.

W międzyczasie ukończono już w Komendzie Gł. Z S. prace nad regulaminem strzeleckim, na który złożyły się cztery części, omawiające w pierwszej zagadnienia organizacyjne, w drugiej sprawy wyszkoleniowe, w trzeciej techniczne, a w czwartej ogólne. Tak potraktowany strzelecki regulamin został przedstawiony do zatwierdzenia przez Ministerstwo Spraw Wojskowych i Komunikacji, po uprzedniem uzgodnieniu go z Polskim Komitetem Szybowcowym. W głównym zarysie regulamin oparł się na istniejącej instr., zatwierdzonej przez Min. Komunikacji, uwzględniając dezyderaty Zw. Strzeleckiego, jako organizacji totalnej. Sama organizacja strukturalna Klubów szybowcowych strzeleckich jest nieco zbliżona do organizacji kół szybowcowych, posiadając jednakowoż pełniejszy zakres wyszkolenia z uwzględnieniem szerszych zakresów i z podkreśleniem jego różnorodności i giętkości w stosunku do odnośnych warunków lokalnych i z tem związanych zagadnień. Uwzględniono tam też modelarstwo dla „Orląt" i oplgaz dla członków Związku, poza innymi działami. Pozatem jako kierowniczy czynnik i odpowiedzialny za tok wyszkolenia strzeleckiego i sportowego, uwypukla się w organizacji klubów, poza Zarządem, kapitan sportowy. Poza nim egzystują w Klubach stopnie vicekapitanów sportowych (sekcyjnych) i instruktorów przodowników. Dla członków Klubów przewidziano w regulaminie oddzielne umundurowanie i odznaki przynależności klubowej. Celem nierozdrabniania wysiłków, zezwolono na tworzenie się tylko jednego Klubu szybowcowego Z. S. na terenie odnośnego Okręgu wzgl. podokręgu Z. S. i regulowanie całokształtu zagadnień szybowcowych przez Władze Zarządu Klubów. Chcąc mieć gwarancję prowadzenia sportu szybowcowego i zagadnień strzeleckich na odpowiednim poziomie, Władze Główne Z. S. pozostawiły w swej kompetencji sprawę nominacji kapitanów.

Poza pracami, połączonemi z wydaniem zatwierdzonego przez Władze Państwowe i sportowe regulaminu, Władze Z S. korzystając z uruchomienia kursów treningowych dla instruktorów w Bezmiechowej i w Komitecie L.O.P.P. w Kielcach, umożliwiły w r. 1934 wszystkim instruktorom i pilotom z kat. sportową Z S., których szeregi szybko wzrosły, na dodatkowy trening na powyższych kursach, subwencionując centralnie opłaty za kandydatów. Wkońcu Komenda Gł. Z. S. wystarała się o pomoc w materjałach z łomu lotniczego z Min. Spr. Wojskowych, umożliwiając tą drogą przeprowadzanie reparacji szybowców lokalnie, w warsztatach klubów.

Tak więc ogólnie przedstawiały się poczynania Władz Głównych Z. S., które postanowiły wykorzystać okres sześciomiesięczny, jako pełny rok organizacyjno-wyszkoleniowy, wykonując odrazu całoroczny swój program.

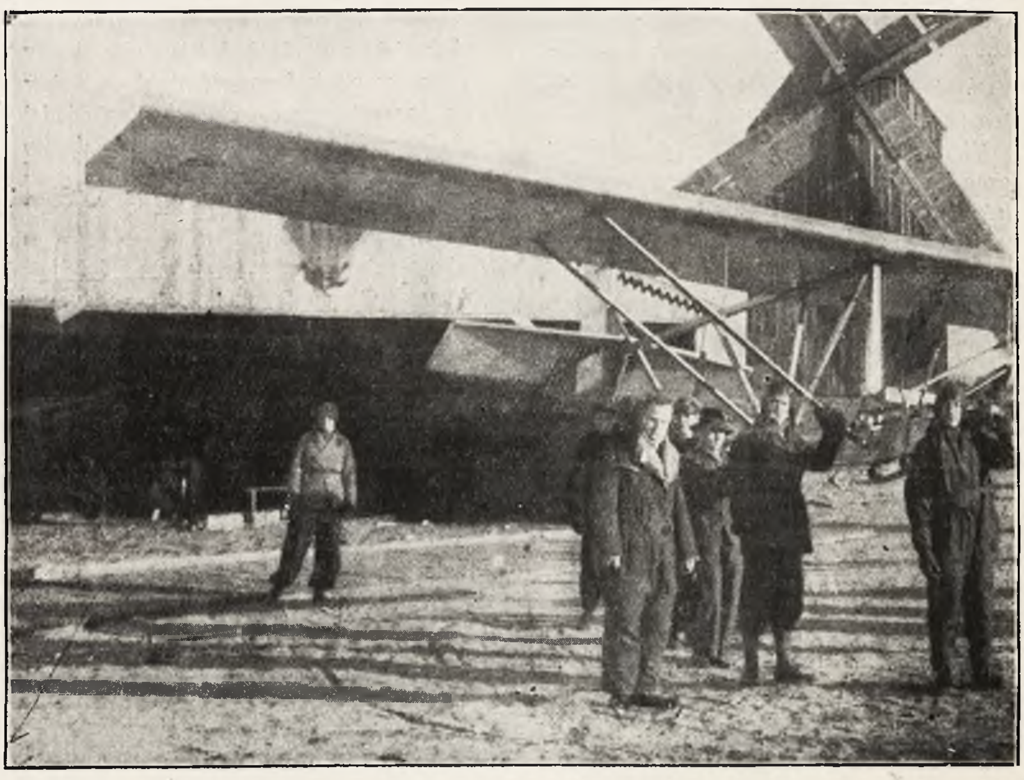
Toteż w listopadzie strzelecka odprawa szybowcowa, przeprowadzona przez Komendanta Głównego Z. S. ppłk. Frydrycha Marjana, pierwsza tego rodzaju, przyniosła w swem sprawozdaniu nieoczekiwane wyniki prac terenowych. Ze sprawozdań delegatów okazało się, że instruktorów poza posiadanymi wyszkolono 15, nie licząc pilotów z kat. C sportową, tak że obsadzono prawie wszystkie Okręgi i podokręgi Z. S. Ilość strzelców rejestrowanych w Klubach wynosi dziś ponad 600, z czego ponad 50 proc. z kategorjami A i B i ukończonemi kursami teoretycznemi. Oddano już też pewną ilość do P. W. Lot. Posiadany sprzęt gotowy i w budowie wzrósł z 3 szybowców i 2 samolotów do liczby 27 szybowców i 3 samolotów. Wzrosła też ilość członków fachowców pilotów rezerwy, jakoteż mechaników lotniczych. Całokształt prac na rok 1934 zamknięto nadwyżką, przekraczającą zamierzenia.

Obecnie Związek Strzelecki może jako jeden z pierwszych poszczycić się zdobytemi w roku 1934 nagrodami sportowemi, zdobytemi na konkursie szybowcowym L.O.P.P. w Bydgoszczy. Biorąc pod uwagę nadchodzący okres zimowy i przyszłą kampanję wiosenną, wydano program prac, w którym w najbliższej przyszłości wybija się na pierwszy plan budowa sprzętu, przygotowanie członków na kursach teoretycznych i produkcja własnych instruktorów modelarstwa i oplgaz, tych ostatnich w oparciu się o L.O.P.P.

Obecnie skoordynowany i wzmocniony młody ruch szybowcowy strzelecki pozwala ze spokojem patrzeć na dalszy rozwój tej dziedziny sportu, jakim jest szybownictwo, w Związku Strzeleckim, którego jedną z kardynalnych zasad jest ambicja pracy i samowystarczalność organizacyjna. Związek Strzelecki, wychowując swych członków, i na tej niwie idzie naprzód, stosując się do hasła Wodza Narodu, do hasła wyścigu pracy.

Mieczysław Szczudłowski.

Strzelcy udają się na szybowisko.





POLITYKA LOTNICZA I ZBROJENIA LOTNICZE W 1934 ROKU

Jesteśmy świadkami olbrzymiego wyścigu zbrojeń lotniczych, rosnących z roku na rok. Rok 1934 był specjalnie owocnym pod tym względem. Niemożliwość dojścia do porozumienia w sprawie ograniczenia zbrojeń doprowadziła do zawieszenia działalności Komisji Rozbrojeniowej Ligi Narodów i do wzmożenia zbrojeń — specjalnie zbrojeń lotniczych — przez mocarstwa, rządzące światem.

Każdy zbroi się jedynie i wyłącznie dla zapewnienia sobie bezpieczeństwa. Każdy chce jednak być silniejszym nietylko od swego przeciwnika, ale i przyjaciela.

Dlaczego specjalnie lotnictwo jest tym ośrodkiem, skupiającym najwięcej zainteresowania pod względem zbrojeń? Odpowiedź jest bardzo łatwa, bo siły powietrzne dzięki rozwojowi technicznemu samolotów, wybiły się na równorzędne stanowisko z armją lądową i marynarką, a przewyższają oba te elementy zdolnością do ataku zaczepnego który może być nieobliczalny w swych skutkach.

Według dotychczasowych zasad, armja broniła kraju przed wtargnięciem nieprzyjaciela w jego granice. Jeśli doszło do konfliktu zbrojnego, to starano się przerzucić teatr wojny do kraju nieprzyjacielskiego. Gdy się to nie udawało, starano się przynajmniej ograniczyć teren walk do małego pasa wykorzystując wszystkie przeszkody naturalne i sztuczne, celem stawienia skutecznego oporu nieprzyjacielowi.

Wszystko, co żyło za plecami armji walczącej na froncie, nie brało bezpośredniego udziału w wojnie i nie było narażone na żadne niebezpieczeństwo. Lotnictwo obaliło te zasady, dzięki właściwościom swej broni. Dla samolotu niema rzek, okopów, gór, drutów kolczastych i t. p., może przekraczać granice kraju, czy linję frontu, może dowolnie skierować się wgłąb kraju nieprzyjacielskiego, by nad wybranym objektem zrzucić ładunek bomb.

Zmasowany atak lotnictwa bombardującego i bojowego, potężnie uzbrojonego, które przełamie wszelki opór, stworzony przez lotnictwo nieprzyjacielskie, będzie skierowany przedewszystkiem na żywotne ośrodki komunikacyjne, przemysłowe, wojskowe i polityczne, celem zniszczenia tych czynników, które mają wpływ na przebieg toczącej się wojny na ziemi, oraz zdemoralizowanie i złamanie ducha ludności, przez częste nękanie jej atakami z powietrza. Z tego widzimy, że dotychczas ograniczony teatr działań wojennych rozszerza się na cały kraj i jego ludność, nie biorącą bezpośredniego udziału w wojnie.

Zasięg dzisiejszych samolotów bombardujących, ich nośność i szybkość, jaka rozporządzają, stwarzają nowe i nieobliczalne wprost w skutkach możliwości, jeśli chodzi o zaatakowanie przeciwnika w głębi jego kraju, w najczulszych jego ośrodkach, w których skupiają się: mózg, nerwy i życiodajne arterje państwa.

Przed lotnictwem najlepiej się bronić własnem silnem lotnictwem. Jeżeli przeciwnik będzie wiedział, że nietylko „oko za oko i ząb za ząb“, ale za jeden atak na bezbronne miasto, spotka to samo jego ludność w kilku miastach, nie będzie się kwapił do rozpoczynania kroków zaczepnych.

Lotnictwo jest dziś doskonałym środkiem zaczepnym i obronnym zarazem. Jest ono zdolne do walki w powietrzu i do niszczycielskiej akcji przeciw celom ziemnym upodobnionej do ognia artylerji najcięższego kalibru, ale o donośności, liczonej w setkach kilometrów. Zrzucenie stu, czy dwustu tonn bomb burzących i zapalających, wreszcie gazowych, na wyznaczony objekt czy miasto, to raptem jednorazowa wyprawa 2 — 3 dywizjonów bombardujących. A zwiększona ilość dywizjonów i powtarzane w nieskończoność ataki z powietrza na coraz to nowe i inne skupienia ludzkie, dadzą rezultaty, o których okropności trudno mówić.

Groźba, jaką narzuciło lotnictwo, spowodowała ten wyścig zbrojeń, to stałe udoskonalanie sprzętu lotniczego, dążenie do hegemonji powietrznej, do opanowania przestworzy tak jak dotychczas miało to miejsce w stosunku do opanowania lądów i mórz.

I dlatego tak gwałtownie zbroją się państwa w powietrzu, widząc jedyne bezpieczeństwo w mocy swych sił powietrznych, zdolnych do obrony i ataku. Powstają niezależne armje powietrzne, potężne i doskonale uzbrojone, przeznaczone do samodzielnych operacyj powietrznych, nie związanych bezpośrednio z armją lądową i morską.

Oprócz współpracy, jaką lotnictwo, specjalnie do tego przeznaczone, będzie wykonywać na rzecz armji i marynarki, powstał niezależny element sił zbrojnych: armja powietrzna, przeznaczona do zniszczenia przeciwnika w powietrzu i do napadów na cele ziemne, leżące w głębi kraju nieprzyjacielskiego.

Stworzenie armji powietrznej, zdolnej do tego rodzaju działań, kosztuje olbrzymie sumy, które łożyć mogą tylko państwa bardzo bogate. Doskonałość i wartość lotnictwa zależy nietylko od ilości, ale w pierwszym rzędzie od wartości sprzętu i ludzi, którzy go używają i obsługują. Starania o to przeprowadzają ministerstwa lotnictw poszczególnych państw olbrzymim kosztem wysiłków finansowych i ludzkich. Wysiłki te w postaci udoskonaleń technicznych i uzbrojeniowych, organizacyjnych, wyszkoleniowych i t. d. były prowadzone bardzo intensywnie w ciągu roku 1934, dając szereg ciekawych nowości w tej dziedzinie.

Pokrótce postaramy się omówić te najnowsze zdobycze, osiągnięte przez mocarstwa europejskie w dziedzinie zbrojeń powietrznych.

Francja jest dziś w trakcie reorganizacji (na mocy specjalnej ustawy) i przezbrajania się w nowoczesny sprzęt kosztem budżetu normalnego, wynoszącego dwa miljardy franków rocznie i nadzwyczajnego w wysokości trzech miljardów, rozłożonych na trzy lata. Powstaje tam armja powietrzna, wyekwipowana w nowoczesne samoloty bombardujące bojowe jedno i wieloosobowe, o zdecydowanem przeznaczeniu ofenzywnem. Ich zadaniem jest uzyskanie przewagi w powietrzu i zdecydowane działanie niszczycielskie w głębi kraju nieprzyjacielskiego, dlatego też samoloty przeznaczone na uzbrojenie tej armji, mają odpowiednią szybkość, nośność i zasięg. Dane tych samolotów obracają się w granicach: bombardujące: szybkość do 300 km na godz., nośność 2 tony bomb zasięg 1.000 km., uzbrojenie kilka karabinów maszynowych; bojowe: wieloosobowe: szybkość około 320 km. na godz., nośność 1 tona bomb, zasięg do 750 km., pułap do 10.000 mtr.; uzbrojenie kilka karabinów maszynowych na ruchomych wieżyczkach, dających obstrzał we wszystkich kierunkach: dwuosobowe: szybkość do 380 km. na godz., uzbrojenie 2 k. m. pilota i 2 k. m. obserwatora; myśliwskie jednoosobowe: szybkość około 400 km. na godz., uzbrojenie k. m. i działka szybkostrzelne.

Anglja, której główna uwaga była poświęcona zadaniom obrony Londynu i wybrzeży, poszła obecnie w zdecydowanie innym kierunku. Już minister Baldwin w swem przemówieniu na temat zbrojeń powietrznych oświadczył, że granica, na której Anglja ma zamiar się bronić leży nad Renem. To znaczy innemi słowy że z charakteru obronnego swej broni powietrznej przechodzi na zaczepną. Rezultatem tych zamiarów jest uchwalenie dużego dodatkowego budżetu na zbrojenia powietrzne i powiększenie jednostek bojowych lotnictwa w określonym czasie o 41 eskadr. Jest znamiennem że stosunek samolotów bombardujących do myśliwskich ma wynosić 2 : 1. Dowodzi to, że w ataku chce Anglja widzieć swoje bezpieczeństwo, a nie jak dotychczas w obronie. Dowodzący flotą powietrzną Anglii generałowie uważają, że nie można wyczekiwać na atak i bronić się dopiero przed nim, a przeciwnie, należy uprzedzić przeciwnika i zaatakować go samego, by, niszcząc go i stanowiąc silną groźbę odwetu, odebrać mu ochotę do nierozważnych poczynań zaczepnych. W tem oświetleniu rozumiemy, co znaczyły słowa, że obrona Anglii w powietrzu leży nad Renem.

Włochy były w osobie generała Douhet właściwie twórcą doktryny użycia lotnictwa w przyszłej wojnie, jako zaczepnego środka ataku, mającego decydować o losach wojny. Według gen. Douhet armja lądowa ma początkowo zadania obronne, atak na kraj nieprzyjacielski przeprowadza lotnictwo, armja ziemna ma wykorzystać sukcesy lotnictwa. Z małemi odmianami teorja ta przyjęła się i była powodem stworzenia takich sił powietrznych we Włoszech, jakie są konieczne do przeprowadzenia tego rodzaju samodzielnych zamierzeń zaczepnych lotnictwa. Dzięki temu rozbudowano silne lotnictwo bombardujące i myśliwskie, przeprowadzając szereg olbrzymich ćwiczeń z tego rodzaju działań.

Aby nie pozostawać w tyle pod względem zbrojeń powietrznych, rozpoczęto przezbrojenie lotnictwa w nowoczesne samoloty, kosztem budżetu specjalnego, wynoszącego 1,2 miljarda lirów.

Rosja jest dziś niewątpliwie jedną z najsilniejszych potęg lotniczych. Zbliżenie Francji do Rosji ma swe główne źródła, w/g oficjalnych wynurzeń francuskich, w potędze sił powietrznych stworzonych przez Rosję. W siłach tych widzi Francja pewne zabezpieczenie od wschodu w stosunku do Niemiec. Trudno jest operować co do Rosji konkretnemi cyframi, albowiem pochodzące stamtąd wiadomości trzeba brać krytycznie. Fakt jest, że Rosja uniezależniła się zupełnie od zagranicy pod względem budowy silników i samolotów. Według oficjalnego planu pięcioletniego, do końca 1935 r. uzbrojenie lotnictwa ma wynosić 5 tysięcy samolotów. Obecne siły lotnictwa rosyjskiego obliczają na 3.500 samolotów.

Wizyta naszego lotnictwa w Rosji i rosyjskiego u nas, w Paryżu i Rzymie, dała nam możność zapoznania się z doskonałemi samolotami bombardującemi, o dużym zasięgu i nośności, całkowicie rosyjskiej konstrukcji i produkcji. Niewątpliwie, ze względu na swe interesy polityczne na wschodzie i przestrzenie, jakiemi się tam będzie operować w razie wojny, musi Rosja posiadać potężną flotę powietrzną o bardzo dużym zasięgu. W tym zresztą kierunku idą usiłowania rosyjskie. Wystawiona na wystawie lotniczej w Paryżu część podwozia zbudowanego w Rosji olbrzyma powietrznego „Maksim Gorkij" zaopatrzona była w opony, których średnica równała się wzrostowi wysokiego człowieka. Daje to pojęcie o wymiarach samolotu, a olbrzym ten przeszedł już wszystkie próby z wynikiem dodatnim i ma być budowany seryjnie. Oczywiście, że dla zagranicy będzie się on nazywać samolotem komunikacyjnym, ale prawdopodobnie nic mu nie zaszkodzi przewozić również wielkie ładunki bomb na olbrzymie przestrzenie.

Z faktem silnej floty powietrznej Rosji, o charakterze zaczepnym należy się liczyć bardzo poważnie. Flota ta jest obecnie zaobserwowana na wschodzie, ale czy tak zawsze będzie?

Niemcy, oficjalnie rozbrojone, walczą uparcie za równouprawnieniem zbrojeń. Niezależnie od tego zbroją się energicznie, poświęcając specjalną uwagę swemu lotnictwu. Stworzenie ministerstwa lotnictwa, organizacji dowodzenia podziału terytorjalnego, rozbudowa przemysłu, lotnisk, szkół, najnowsze typy samolotów i silników, wreszcie blisko półmiljardowy budżet lotnictwa, to wszystko dowodzi, że praca w tej dziedzinie wre. Umundurowane, wojskowo szkolone i zdyscyplinowane lotnictwo, rozporządzające nowoczesnym sprzętem o wysokiej wartości zdolnym do natychmiastowej przeróbki i przystosowania dla celów wojennych, to siła, która tylko z nazwy a nie z istoty, określona jest jako lotnictwo cywilne. Zdaje się, że już niedługi czas dzieli ich od oficjalnego przemianowania się i przemalowania znaków cywilnych na wojskowe na swych doskonałych samolotach.

Specjalnie silnie rozbudowane lotnictwo komunikacyjne, rozporządzające doskonałemi samolotami, o dużej nośności i zasięgu, stanowi trzon ich lotnictwa bombardującego, przeznaczonego do działań zaczepnych. Dziś podnoszą lament na temat rzekomej swej bezbronności, ale prawdopodobnie uzyskają legalizację swych zbrojeń, które przeprowadzają konsekwentnie pod takim czy innym płaszczykiem, ze zgodą lub też bez niej, zainteresowanych państw.



Dzięki ich zdolnościom organizacyjnym, konstrukcyjnym i produkcyjnym, oraz silnej akcji w kierunku odbudowy swych wojskowych sił powietrznych, musimy już dziś liczyć się realnie z potęgą powietrzną Niemiec nie czekając na oficjalne zalegalizowanie tego stanu rzeczy.

Zbrojenia powietrzne mniejszych państw mają taksamo miejsce, jedynie w mniejszym zakresie ilościowym, wywołanym względami budżetowemi.

Cały świat zbroi się w powietrzu: Ameryka i Japonja nie pozostają w tyle, biorąc bardzo silny udział w ogólnym wyścigu zbrojeń lotniczych.

Jak widzimy, rok 1934 nie został zmarnowany pod względem zbrojeń powietrznych i co ważniejsze, że zbrojenia te będą niewątpliwie prowadzone intensywnie dalej i w tym roku, albowiem zamało jest jeszcze ufności wzajemnej między narodami, aby zechciały one zawierzyć swe bezpieczeństwo nawet najwięcej uroczyście podpisanym zobowiązaniom pokojowym.

Biorąc te wszystkie względy pod uwagę musimy tem silniej i intensywniej pracować nad organizacją i wzmożeniem obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Droga prowadząca do tego jest jasno określona celami i statutem L.O.P.P. Z jednej strony, musimy udzielić pełnego poparcia materjalnego i moralnego naszemu lotnictwu, aby w rozwoju i wartości dotrzymało kroku zagranicy, a z drugiej: musimy jaknajszybciej wyszkolić i wyposażyć obronę przeciwlotniczą i przeciwgazową powołaną z pośród ludności cywilnej, zorganizowanej w L.O.P.P., do obrony kraju. W dalszej konsekwencji będziemy musieli zaznajomić i przysposobić do obrony przed niebezpieczeństwem, zagrażającem z powietrza, całe społeczeństwo.

Niebezpieczeństwo nie śpi. Cały świat, pomimo haseł pokojowych, zbroi się w powietrzu. Bezpieczeństwo znajdziemy tylko i wyłącznie we własnych siłach, — w silnem lotnictwie i doskonałej obronie przeciwlotniczo-gazowej.

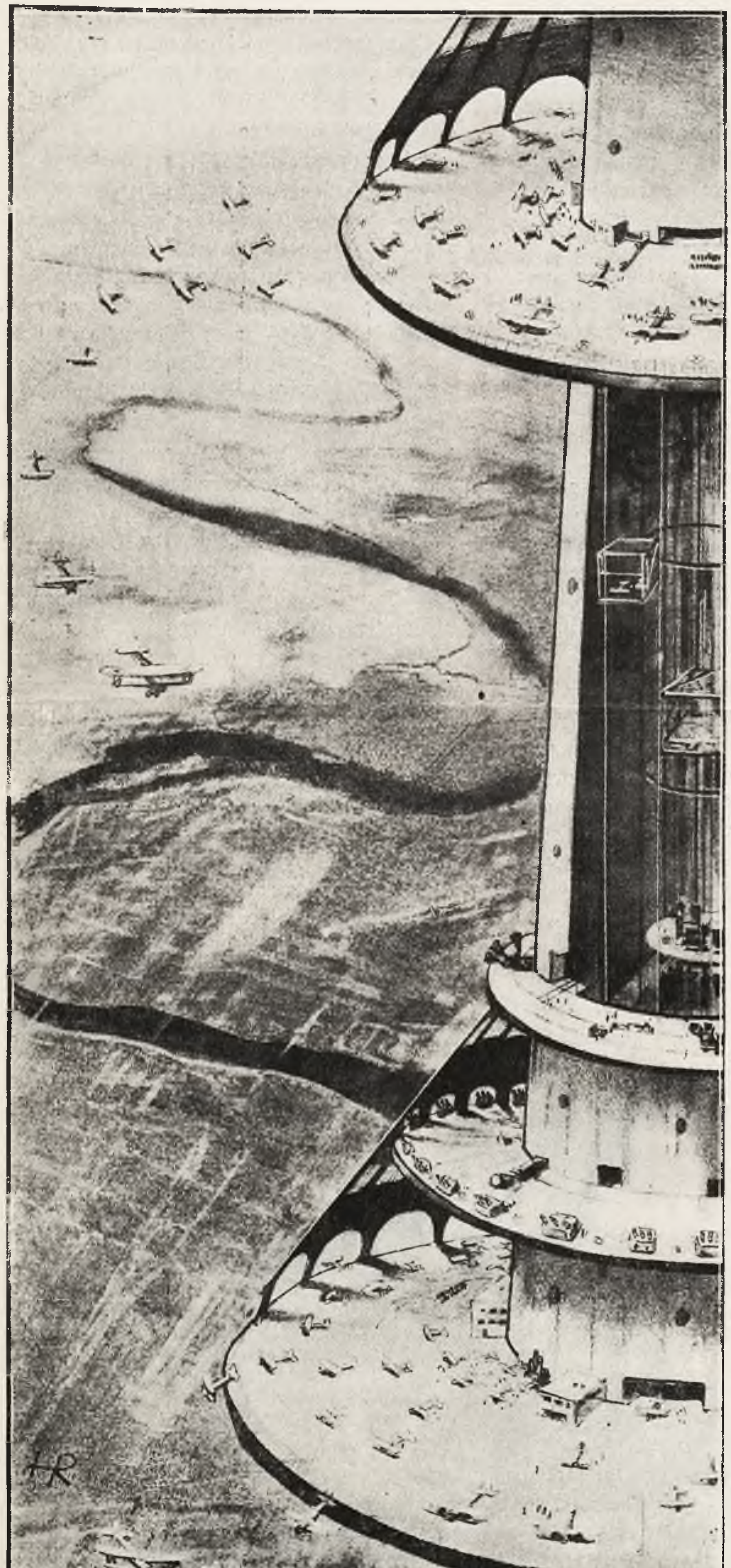
ADAM WOJTYGA mjr. pilot.

FANTAZJE BUDOWLANE

Niebezpieczeństwo napadów lotniczych na miasta, oraz możliwości zastosowania bomb burzących, zapalających i gazowych przeciwko ludności cywilnej, wywołały dążenie do znalezienia najbardziej odpowiednich konstrukcyj budowlanych i najskuteczniejszych rodzajów obrony przed napadami z powietrza. Nic też dziwnego, że w krajach, jak np. we Francji, które już w czasie wielkiej wojny miały sposobność poznać skutki nieprzyjacielskich napadów lotniczych, powstają coraz to nowe, a zarazem nieraz dziwaczne pomysły budowlane.



Domy - wieże pomysłu Le Corbusier'a.



Projektowana wieża obronna w przekroju.

Ostatnim wymysłem tego rodzaju jest projekt inżynierów francuskich, H. Lessier i Faure Dujarric, którzy zaproponowali władzom francuskim wybudowanie olbrzymiej żelbetowej wieży obronnej pod Paryżem. Wieża miałaby posiadać wysokość 2 kilometrów, podstawę o średnicy 210 metrów, szczyt o średnicy 40 metrów. Byłby to więc stożek, wewnątrz którego krążyłoby 5 wind elektrycznych, z których 2 byłyby przeznaczone dla ludzi, a 3 dla transportu samolotów i sprzętu wojennego. Wieża miałaby posiadać 3 platformy: jedną na wysokości 600, drugą na 1300, a trzecią na 1800 metrów. Mają one służyć jako lotniska dla eskadr obrony i jako pozycje artylerji przeciwlotniczej, reflektorów i aparatów podsłuchowych. Poza tem mieściłyby się tam instalacje oświetleniowe, hangary, stacje radjowe i meteorologiczne oraz pomieszczenia dla obsługi i personelu. Waga samej konstrukcji wynosiłaby około 10 miljonów ton.

Pomijając wszelkie materjalne trudności w wykonaniu projektu, należy wątpić w skuteczność tej nowoczesnej wieży Babel, któraby byłaby doskonałym celem dla bombardowania lotniczego i artylerji nieprzyjaciela.

Pierwszym, opracowanym technicznie pomysłem drapaczy chmur dla celów obrony przeciwlotniczo-gazowej był projekt Vauthier — Le Corbusier. Przewidywał on budowę domów — wież, dochodzących do 90 metrów wysokości, wznoszących się na palach stalowych, opartych na betonowych fundamentach. Żelbetowy dach budynku miał posiadać grubość 1 metra. Pierwsze piętro znajdowałoby się na wysokości kilkunastu metrów od ziemi. Bomby gazowe, wybuchające na ziemi, byłyby więc dla mieszkańców mało groźne. Bomby zapalające oraz lekkie bomby burzące wybuchałyby, nie wyrządzając większej szkody na żelbetowym dachu budynku.

Pomimo znacznie skromniejszych rozmiarów tego projektu, w porównaniu z planem wieży obronnej, zarówno koszty, związane z jego realizacją, jak i mała celowość tej podniebnej fortecy sprawiły, że zaliczamy go również do dziedziny fantazyj budowlanych

/O. P. L. **Ż.**



Moje loty balonowe

WŁADYSŁAW POMASKI

por. pil. balonowy

(Dokończenie).

Balonik ten wskazuje nam również kierunek wiatru warstwy w jakiej się wznosi. Celem zbadania kierunku wiatrów od 4.000 m. to jest od warstwy w jakiej jesteśmy, do ziemi wypuszczamy kilka taśm i jeden malutki spadochronik z obciążeniem około 75 gr.

Na podstawie powyższego stwierdzamy, iż wiatry na wysokości od 500 do 2.500 m posiadają szybkość około 50 km, lecz kierunek od S. W. do S. Wiatry powyżej 2.500 m są w kierunku na wschód, lecz szybkość ich jest znacznie mniejsza.

Rozważamy, czy korzystniej nam będzie przejść w warstwę dolną i posuwać się szybciej na północo wschód, czy też utrzymać kierunek wschodni. Pora dnia i chmury znajdujące się na wysokości 2.000 m, które mogłyby wpłynąć na zerwanie równowagi i temsamem przerwanie lotu wpływają na decyzję kpt. Hynka, utrzymania balonu nad chmurami, by przetrwać przedostanie się przez pas wyżowy.

Postanowienie to utrzymujemy pomimo, iż szybkość wiatru na wysokości balonu zmniejsza się do 10 km na godzinę.

Wschód staje się dla nas magnesem — gwiazdą Betleemską.

W badaniu kierunków naszego posuwania się zwracamy uwagę na kompas, umocowany do boku deski, na odchylenia jego powstałe przy uruchomieniu radja i za każdym razem po stwierdzeniu kierunku wschodniego lub południowo i północno wschodniego mówimy, iż kierunek jest dobry.

O godzinie 10 m. 20 wypuściliśmy parę gołębi z meldunkami. Jeden z nich poderwał się zaraz i zataczał koło. Drugi rozejrzał się naokoło, a ujrzawszy na tle chmur swego przyjaciela dopiero sfrunął.

Poszybowały parą łagodnie ku ziemi i wkrótce zniknęły nam z oczu, w chmurach. Żal było nam rozstawać się z nimi, lecz z każdą godziną zwiększała się odległość jaką miały przebyć.

Układ chmur pod nami zmienia się stale. Raz chmury tworzą zwartą warstwę, to znowu odsłaniają pod nami mniejszy lub większy szmat ziemi.

Szybkość posuwania się maleje. O godz. 14 w przerwach chmur widzimy rzekę i nad nią położone miasto Nowogród Siewierski. Obok miasta widać lotnisko, z którego startuje samolot.

Posuwające się chmury szybko zasłaniają lotnisko, samolot wylania się z chmur i ruchem spirali wznosi się stopniowo coraz wyżej. Po pięciu okrążeniach samolot wzniósł się na naszą wysokość okrążając nas ręką daje znak byśmy lądowali.

Wyrzucamy jeden meldunek. Samolot dalej krąży wokoło nas i strzałem rakiety ku ziemi przynagla nas do lądowania.

Wyrzucamy drugi meldunek, a następnie trzeci. Samolot krąży i zapewne nie znając dokładnie celu naszego lotu oddaje jeszcze dwa strzały z rakiety ku ziemi. Po 20 minutach krążenia słyszymy słabszą pracę silnika, poczem samolot obniża swój lot i ginie w chmurach. Przez ten czas posuwając się nawet bardzo powoli oddaliśmy się od miasta, które zasłoniły całkowicie chmury.

Zapas piasku zmniejszył się bardzo, gdyż zanotowaliśmy już ilość wyrzuconego do 550 kg, czyli pozostało tylko 300 kg.

Przesunięcie się tarczy słonecznej na zachodnią stronę powoduje oziębienie balonu, a temsamem dążność jego do opadania.

Utrzymanie równowagi wymaga zwiększonego balastowania. Całkowity zachód słońca za chmury spotyka nas o godzinie 17 czasu środkowo-europejskiego na wysokości 2.500 m.

Celem utrzymania balonu na pożądanej wysokości wyrzucamy prowiant, a mianowicie: jabłka, pomidory, konserwy, chleb i dwie butle, z których tlen wypuściliśmy poprzednio w powietrze.

Butle od tlenu wyrzuciliśmy z małymi spadochronami i karteczką, na której w kilku językach, między innemi i po rosyjsku jest zaznaczone, iż znalazca za zwrot otrzyma tytułem nagrody od Aero-Klubu Rzeczypospolitej 10 złotych.

O godz. 17.30 po całkowitem zrównoważeniu balonu przystępujemy pierwszy raz do spożycia gremjalnego posiłku, gdyż spodziewamy się, że do rana posilać się nie będzie czem.

Obawa jest nie dlatego, żeśmy zabrali za mało posiłku, lecz dlatego, że rozproszymy go po ziemi rosyjskiej.

Jakkolwiek przywykliśmy jadać zimne owoce i ciasto, jednak w tym wypadku zęby nasze wyrażały protest.

Celem podniesienia temperatury pokarmów — jabłko lub pomarańcz, przed spożyciem kładliśmy do głębszych kieszeni i po podgrzaniu własnem ciepłem, spożywaliśmy.

Lemoniadę mogliśmy pić tylko bardzo małymi łykami.

Po spożyciu posiłku kpt. Hynek zasiada do snu (w pozycji siedzącej). Ja przygotowuję pozostałe prowianty do łatwiejszego wyrzucania celem i równoważenia lotu. Ponieważ nie zabrałem z sobą własnego kombinezonu nakładam wierzchnią część z kompletu kpt. Hynka.

Zimno panujące nie pozwala dobrze i na długo zasnąć, to też po pewnym czasie kpt. przebudził się, zajął posterunek, a ja usadowiłem się na ławce. Nocy tej zmienialiśmy się znacznie częściej, niż nocy pierwszej.

Odebraliśmy również komunikat meteorologiczny. Wieczorem dowiedzieliśmy się o lądowaniu dwu balonów niemieckich w Estonji i jednego belgijskiego i amerykańskiego w okolicy Witebska, a „Polonji" w Finlandji. Szybkość lotu naszego w tym czasie była bardzo mała, to też światełka pod nami przesuwały się bardzo powoli.

O godzinie 3 m. 45, dnia 25.IX.34 r. będąc na posterunku ujrzałem między chmurami światła dużego miasta. Jak następnie się przekonałem był to Kursk.

W pewnym momencie usłyszeliśmy głosy kilku syren. Ponieważ ziemia była całkowicie zasłonięta gęstemi chmurami głos ten robił wrażenie syreny statku. Kpt. Hynek przebudziwszy się w tym czasie zapytuje. Czy nie jesteśmy gdzie w pobliżu jakiegoś morza?

Perspektywa byłaby dobra, gdyż najbliższe morze w kierunku lotu, mogłoby być tylko morze Czarne, lecz szybkość nasza musiałaby nad chmurami być bardzo wielka.

O godzinie 4.45 głosy syren słyszymy pod sobą i w przerwie chmur, która się wytworzyła ujrzeliśmy stację kolejową m. Kursk.

Przygotowaliśmy i wyrzuciliśmy dwa meldunki ciężarkowe. O godz. 6.40 wypuściliśmy dwuch następnych posłańców skrzydlatych a o godzinie 7.10 pozostałe. Mając już tylko szczątki piasku — jeden pływak, winogrona i czekolade Wedla, wiedzieliśmy, że lądowanie w dniu tym jest nieodzowne. Przez wypuszczenie gołębi rano mieliśmy nadzieję, iż w tym dniu mogą przelecieć jeszcze możliwie większą przestrzeń.

Biedne ptaszki, gdzie są i co z nimi się stało? — czy zabłądziły, czy też zmęczone stały się pastwą jastrzębia?

Około godziny 10 ujrzeliśmy w kierunku naszego lotu rzekę Don. Marzyliśmy o Wołdze, lecz wobec wyczerpania balastu i stosunkowo powolnego przesuwania się, zwłaszcza w nocy i następującego ochłodzenia przewidujemy, iż marzenia nasze nie spełnią się. Śpiew „Wołga — Wołga" pozostał tylko śpiewem, a widok wielkiej rzeki matki rosyjskich rzek pozostał tylko w wyobraźni. Nie było sądzone nam ujrzeć tą rzekę. O godz 10.45 przechodzimy rzekę Don w pobliżu Woroneża.

Obok miasta widzimy lotnisko, a na nim ustawione w szereg samoloty. Jeden samolot w tym czasie lądował.

Miasto dużych rozmiarów — ostatnio rozbudowane.

Na posiadanych mapach widzimy małe miasto a w wielu wypadkach układ dróg wykazany na mapie nie odpowiada rzeczywistości. Zmiany mylily nas.

W okolicy Worenieża, będąc zasłonięci chmurką z grupy pierzastych, wyrzuciliśmy dwie butle od tlenu.

Ponieważ grzbiet chmur podnosi się, przeto chcąc uniknąć zetknięcia się z nimi, i my wznosimy się wyżej 4000 m., a dla swobody oddychania dołączam butle z tlenem do inhalatora. Początkowo tylko ja, następnie i kpt. Hynek korzystamy z dobrodziejstwa sprężonego tlenu.

O godz. 12 m. 50, osiągnęliśmy wysokość 4.800 m. i na tej wysokości utrzymaliśmy się około godziny.

Gdy promienie słoneczne przestały ogrzewać powłokę balonu (godzina 15 m. 15 czasu słonecznego) balon począł opadać. Wyrzuciliśmy klatkę gołębi, pozostałe butle, lecz to nie mogło wpłynąć na szybkość obniżania balonu, tembardziej, że chmury otoczyły nas i zasłoniły przed promieniami słonecznemi.

Lot się kończy. Dostawszy się w dolne warstwy, zostaliśmy pochwyceni wiatrem południowym i z nim posuwaliśmy się w kierunku północy, z szybkością 60 km. na godzinę.

Po wyjściu z chmur ujrzeliśmy ziemię, a nad nią cztery białe punkty. Były to spadochroniki jedwabne, wyrzucone przez nas jeszcze nad chmurami lub w chmurach. Unosiły one ostatnie nasze butle od tlenu. Wyjąłem baterje i akumulatory z radja, a samą skrzynkę ustawiłem w kąciku, by zaoszczędzić w chwili uderzenia. Znalazłszy się nad większym obszarem czystego pola i stwierdziwszy na nim brak obecności ludzi, wyrzuciłem baterje na ziemię.

Szybkość pozioma posuwania się balonu stopniowo wzrasta, lecz szybkość opadania nie maleje.

Będąc 100 metrów nad ziemią, wyrzucamy pokrowce i worki balastowe, które zaczepiają się o balonik, wiszący na szpagacie. Widzimy pod sobą i przed sobą równy teren. Balon zmiękły otrzymuje różne podmuchy. „Kawalerskie" uderzenia o ziemię odbicie rozrywanego przez kpt. Hynka balonu, potem następne uderzenie i ciągnięcie nas na przestrzeni około 250 m. po zruszonej kultywatorem, wysuszonej, urodzajnej czarnej ziemi, jest zakończeniem naszego lotu.

Gdy powłoka całkowicie ułożyła się na ziemi, wychodzimy z kosza, napełnionego czarnym pyłem.

Po wyjściu z kosza, spojrzawszy wzajemnie na siebie, uśmiechamy się, gdyż twarze nasze są szare od pyłu ziemi urodzajnej, a kolana i łokcie noszą ślady ciągania po ziemi.

Zadowoleni z tak szczęśliwie zakończonego lotu ucałowaliśmy się serdecznie.

Czas lotu wynosił 44 godziny 48 minut, przestrzeń przebyta 1333 klm. Jest to czas najdłuższy dla dotychczasowych lotów moich, kpt. Hynka — i wogóle pilotów balonowych polskich.

Ustalenie miejsca lądowania na mapie jest pierwszym naszym celem. To też pierwszego napotkanego mężczyznę, który konno nas gonił, zapytuję o miejscowość, w jakiej lądowaliśmy. Odnalezienie miejscowości Anna na mapie nie było dla nas trudne.

Po wyjściu z kosza, kpt. Hynek pozostał przy powłoce i zapalił papierosa, ja skierowałem kroki do miejsca pierwszego naszego przywitania się z ziemią.

Po drodze zabrałem książkę lotu, w której odnotowałem zaraz czas lądowania. Znalazłem również czapkę i rękawiczki kapitana. Od południowej strony ujrzałem kilku jeźdźców i kilkudziesięciu pieszych, pędzących w naszym kierunku. Pierwszego jeźdźca zatrzymałem, by wrócił ku swej wiosce i polecił dostarczyć nam zebrane spadochrony z butlami od tlenu. Rozmawiając z jeźdźcem obróciłem się w stronę balonu i ujrzałem, jak stado owiec z pastuchem zaatakowało kpt. Hynka i balon.

Ludność miejscowa pomagała nam, jak mogła, a zwłaszcza chętne do pomocy były dzieci, które, mając kieszenie wypchane ziarnka słonecznika i łuszcząc je, zaśmieciły nam powłokę. Pomimo, iż starałem się usunąć ziarna i łuski słonecznika z powłoki, sporą ilość ziarnek i łusek przywieźliśmy do Legjonowa. Pomagali nam tak energicznie, że naderwali delikatną powłokę naszego balonu.

W międzyczasie nadjechało dwóch milicjantów z posterunku w Annie, którym w paru słowach wyjaśniłem cel naszego lotu i pokazałem wizę władz ambasady Z. S. S. R., z punktem, gdzie była wyrażona prośba o pomoc.

Na zapytanie, jakiej pomocy potrzebujemy, wyjaśniłem, że w spakowaniu i przewiezieniu balonu do pomieszczeń, jak też zakwaterowania nas.

Furmankę zaraz nam dostarczyli. W międzyczasie dostarczono wyrzucone 3 spadochrony z butlami, to też po złożeniu powłoki w pokrowiec i pozostałego sprzętu w koszu, załadowaliśmy wszystko na parokonną furmankę i ruszyliśmy do wioski. Gdy ujechaliśmy 20 mtr., usłyszałem głosy wołające nas. Obejrzawszy się, ujrzałem jeźdźca wiozącego jeszcze jeden spadochron i butlę.

Zatrzymaliśmy wóz i po zabraniu butli i spadochronu, już bez zatrzymania się przybyliśmy do miejsc. Anna. Po zgłoszeniu się na posterunek milicji, otrzymaliśmy pokój u kierownika fabryki oleju słonecznikowego. Sprzętem zaopiekowały się władze sowieckie.

Po obmyciu się pod natryskiem, nadałem depeszę do Aeroklubu Rzeczypospolitej o o miejscu naszego lądowania. Nadawanie depeszy było utrudnione, gdyż poczta miejscowa nie mogła posługiwać się alfabetem łacińskim.

Zmuszony byłem treść polską napisać alfabetem rosyjskim. Po powrocie na kwaterę, zjedliśmy kolację w towarzystwie gospodarzy, poczem o godzinie 11-ej ułożyliśmy się spać. Zasnąłem szybko. Spałem bez snów, lecz o godzinie 5-ej rano już przebudziłem się i zasnąć powtórnie nie mogłem.

Po przebudzeniu się kpt. Hynka w dniu 26.IX. 34 r., przystąpiliśmy do napisania sprawozdania z lotu w książce specjalnej. Podczas sporządzania sprawozdania, przybyli przedstawiciele lotnictwa Z. S. S. R. z Woroneża, którzy po otrzymaniu wiadomości o naszem lądowaniu, nocą przyjechali samochodem. Pilnie dowiadywali się, czy nie potrzebujemy jakiejś pomocy i kiedy zamierzamy wyjechać. Po uzyskaniu naszej zgody, zawezwali samochód ciężarowy z Woroneża, do przewiezienia naszego balonu.

W miłem towarzystwie rosyjskich lotników zjedliśmy śniadanie, po którym wykończyliśmy nasze sprawozdanie, poczem udałem się na posterunek milicji, celem uzyskania koniecznych podpisów. Dla urzędowego potwierdzenia i przyłożenia pieczęci, udaliśmy się do miejscowego „sielsowieta", gdzie kierownik przywitał nas miłą mówką, wyrażając zadowolenie, że może pierwszy witać na ziemi rosyjskiej przedstawicieli lotnictwa polskiego.

Odpowiedziałem w paru słowach, dziękując za serdeczną gościnność, jakiej doznaliśmy od miejscowych władz i ludności.

Mając potwierdzone miejsce naszego lądowania, zapakowaliśmy książkę lotu razem z barografem do jednej paczki i po zawiązaniu, poprosiliśmy o zaplombowanie, co też uczynili.

Nadając barograf, napisaliśmy również kilka kart do znajomych i wysłaliśmy pocztą.

Przybyły do kraju później, niż my przyjechaliśmy.

Po spożyciu smacznego i obfitego obiadu, wyjechaliśmy w towarzystwie generała lotnika do Woroneża, gdzie byliśmy podejmowani w hotelu „Bristol" przez generalnego sekretarza Aeroklubu w Woroneżu, p. Kartaszowa.

Czas minął szybko, o godzinie 2 m. 30 dnia 27.IX. 34. położyliśmy się do łóżek.

O godzinie 5-ej rano byliśmy zbudzeni przez miłego naszego gospodarza i odwiezieni na stację kolejową, skąd o godz. 6-ej wyjechaliśmy w stronę Kijowa.

Ponieważ pierwszy raz byłem w tych okolicach, starałem się wyzyskać okazję i rozglądałem się za dnia po okolicy. Kpt. Hynek i nasz towarzysz spali większą część drogi. W Kursku zjedliśmy obiad, a o godzinie 7 rano dnia 28.IX. 34 r., byliśmy w sławnym Kijowie, gdzie byliśmy bardzo mile przyjęci przez poselstwo polskie.

W poselstwie polskiem dowiedzieliśmy się o rezultatach zawodów.

W dniu 29.IX. 34 r. wyjechaliśmy w stronę granicy.

Za towarzysza mieliśmy dowódcę sił lotniczych w Kijowie, od którego otrzymaliśmy miłą pamiątkę pod postacią książki: „Kak my spasali czeluskinowcew", wydaną na bardzo ładnym papierze.

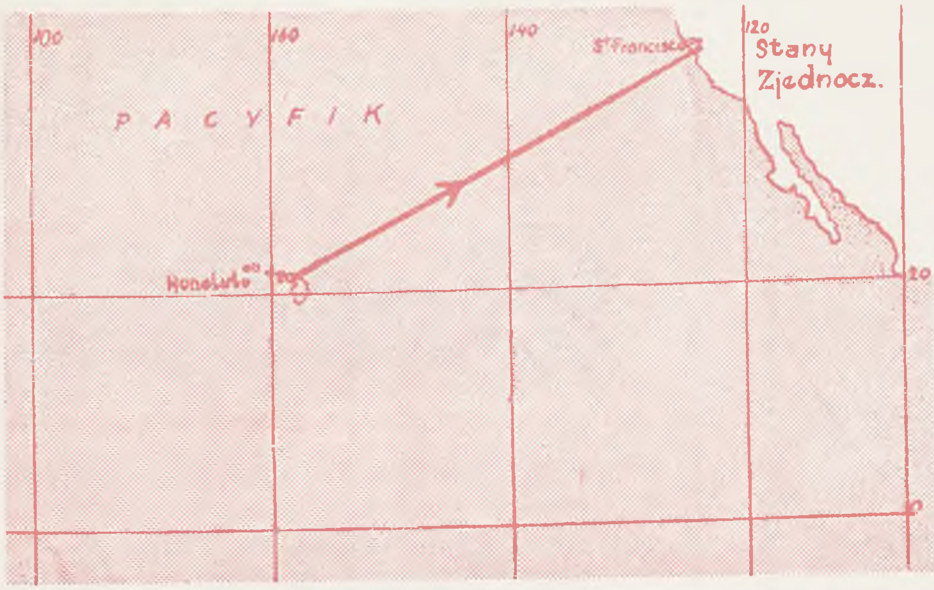
Na stacji granicznej „Niegorełoje", oczekując na pociąg, spożyliśmy kolację i o godzinie 20 m. 30 pożegnawszy się na samej granicy z gospodarzami, przybyliśmy do kraju.

Koszta transportu i przejazdu opłacali gospodarze.

Banknot z podpisami zawodników o puhar Gordon Benneta, którzy lądowali w Z. S. R. R.



ZE ŚWIATA





Jak płk. Lindbergh cieszy się szczególną sympatją społeczeństwa amerykańskiego z pośród znanych pilotów amerykańskich (m żczyzn , tak p Amelja Erhart jest wyróżniana wśró pilotów kobiet, uzyskując nawet przydomek „miss Lindy". albo „first Lady of the air". Znana jest nam z kilk swych lotów transatlantyckich, przyczem pierwszy tytuł zawdzięcza swojemu podobieństwu do płk. Lindbergha, i z tym samym miłym uśmiechem i rozwich zoną czupryną Pani Erhart waży w dużym skórzanym płaszczu zal dwie 45 klg i swoim wyglądem przypomina raczej młodą panienkę a nie mężatkę, k órą jest już od kilku lat. Ostatnio dokonała samotnego przelotu nad Oceanem Spokojnym na jednosilnikowym samolocie typu Lockheed-Vega z Honolulu na wyspach Hawaj kich do Oakland po St. Francisco w St. Zjednoczonych Am. Płn Odległość pomiędzy wyspami a Ameryką wynosi przeszło 860 klm i została przebyta w ciągu 18 i pół godz., na fotografji u góry widzimy lotniczkę z małą dziewczynką hawajską. Należy żałować że niesprzyja ące warunki atmosferyczne uniemożliwiły kontynuowanie zamierzonego lotu z Oakland do Washingtonu.



Jedna ze szkół lotniczych w St. Zjedn. Am. Płn. wprowadziła nowy przyrząd do szkolenia pilotów, który umożliwia instruktorowi ustawienia ucznia w każdej pozycji, z którą może się spotkać lotnik podczas lotu.

Francuskie Min. Wojny bardzo się zainteresowało wynalazkiem, który umożliwia użycie promieni świetlnych zamiast pocisku. Ten ciekawy przyrząd daje tak przerażająco jasne światło, że na jakiś czas kompletnie oślepia przeciwnika i czyni go bezbronnym, aż do czasu uzyskania zdolności widzenia. Pistolet tego rodzaju widzimy na fotografii podczas demonstracji przez wynalazcę. Ładunek, o którym mowa daje światło kilku miljonów świec, po pociągnięciu za spust następuje zapalenie mieszanki, która nieco przypomina materjał używany do zdjęć nocnych, ale dający wielokrotnie większe światło. Reflektor koncentruje promienie światła, który wysyłamy przez okres jakichś 12 sekund. Zwierzęta, na które podczas prób kierowano promienie, padały na ziemię oślepione i sparaliżowane i dopiero po kilku minutach odzyskiwały przytomność. Wynalazca twierdzi, że „działo" świetlne przy użyciu reflektora o średnicy 50 mtr. może być użyte do zwalczania nalotów nieprzyjacielskich samolotów. Piloci nieprzyjacielskich samolotów łatwo mogą być oślepieni, a przeto tracą możliwość prowadzenia samolotu, a co za tem idzie rozbicia samolotu o ziemię. Użycie tego działa przeciwko piechocie, jak twierdzą, nie nastręczy specjalnych trudności.



* * *

Ostataio narciarze italscy podczas zawodów nakładają na siebie coś w rodzaju skrzydeł i przyrząd ten umożliwia im osiągnięcie szybkości pędzącego pociągu pospiesznego

* * *

Lotnik Briee na autożyro C 30 dokonał kilku prób startu i lądowania na pokład italskiego krążownika Fiume. Próby odbywały się z krążownikiem poruszającym się z szybkością 12, 18 i 24 węzły na godz



Odpowiedzi Redakcji

P. Jadwiga T. w Warszawie.

List Pani, tchnący niewątpliwym umiłowaniem lotnictwa, zawiera jednak bardzo nieskrystalizowane życzenia i plany na przyszłość.

Radzimy Pani zwrócić się do Aeroklubu Warszawskiego (adres: Warszawa, ulica Wawelska 3).

Za miłe pozdrowienia dla „Lotu" dziękujemy i życzymy wytrwałości.

P. Piotr Nosalik (Częstochowa).

W sprawie projektu spadochronu pomysłu Pana radzimy się zwrócić do Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa (Warszawa, Mokotów, Lotnisko). Za rzeczową ocenę „Lotu" — dziękujemy.

P. J. Michalecki (poczta Gołków).

W sprawie ochotniczego zaciągu do wojsk lotniczych radzimy się zwrócić do Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych (Warszawa, ul. Puławska).

P. Kpt. rez. Sulerzycki Józef (Poznań).

Wiersz p. t. „Zwycięzcom II Challenge'u", znajduje się w tece.

Wobec nawału materjału nie możemy określić terminu wydrukowania.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

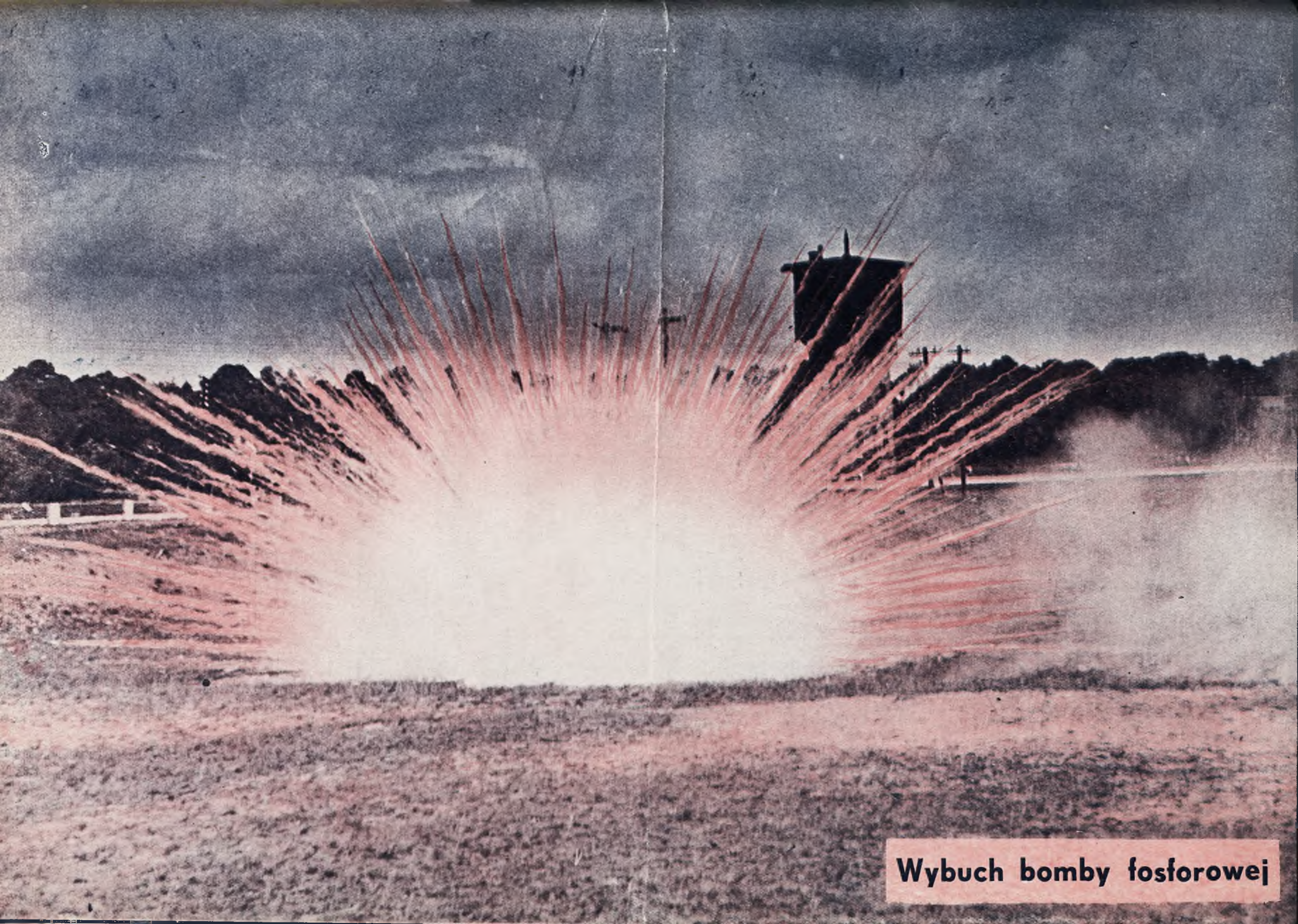
Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. **Członkowie:** płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. **Red. i adm. Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.** **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.


Wybuch bomby fosforowej